TYGODNIK AUTOLOT MOBILISTY i LOTNIKA 30 GR.

MODELIŚCI przyspasabiajcie się do Konkursu Modeli Lotniczych wyznaczonego na dzień 16-go lutego 1930 roku.

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II | 10 grudzień 1929 r. | Nr. 50 (78)

WOLNIEJ... WOLNIEJ...

Pierwsza impreza „AUTOLOTU" zgromadziła na starcie 47 maszyn.

Frankowski, Rogoziński i Heryng — Mistrzami najpowolniejszej jazdy motocyklowej.

Poraz pierwszy w Polsce odbyła się impreza tego rodzaju. Bez rozgłosu, bez żadnych zapowiadań. Ot, chcieliśmy wypróbować, a raczej zbadać popularność naszego tygodnika. Ciekawi byliśmy, wielu też stanie motocyklistów warszawskich na apel — iż „Autolot" urządza imprezę. A decyzja, urządzenia zawodów motocyklowych była krótka. We wtorek jeden z popularnych motocyklistów m. st. zatelefonował do nas:

— Hallo, redakcjo! Grudzień dopisuje cuda. Pogoda jest zbyt piękna, ażeby jej nie wykorzystać. Dziś, gdy już sezon skończony możebyście Wy, z Autolotu, coś zainicjowali. Możeby tak... konkurs elastyczności silników motocyklowych? — wołał sympatyczny głos p. H.

— Zrobione... dziś jest środa. Numer już wyszedł, więc o ile urządzimy w nadchodzącą niedzielę, to powiadomimy was, kochani dwukołowcy, za pomocą prasy codziennej. Do zobaczenia — brzmiała krótka odpowiedź — na starcie..!

* * *

„W niedzielę, dnia 8-go b. m., z inicjatywy popularnego tygodnika „Autolot", odbędzie się poraz pierwszy w Polsce: Konkurs najpowolniejszej jazdy motocyklowej. Imprezy takie są popularne zagranicą, zwłaszcza w Anglji, kolebce sportu motocyklowego. Do konkursu zapisało się już szereg znanych zawodników, jak inż. Rychter, Rogoziński, Heryng, Docha i in. Konkurs wzbudza wielkie zainteresowanie i przewidziana jest duża ilość startujących...

Skład Komisji Sędziowskiej tworzą pp.; inż. Eugenjusz Olechnowicz, dyr. Wiesław Modzelewski i red. Tadeusz Qriido Koziełłkiewicz"...

Tak głosiły pisma codzienne...

I zarechotały telefony. Dzwoniono od świtu do późnego wieczora. A personel redakcyjny wył i wył do słuchawek. Dwu nadwyrężyło sobie ręce. Trzem popuchły uszy. Jeden stracił mowę (wszystko przez telefony). Inwalidów zastąpiono rezerwą, i wszyscy byli poinformowani.

* * *

Nadeszła niedziela. Ulica Polna od godziny 9-ej już była zatarasowaną maszynami. Nie brakowało nikogo. Popularny Wicio (proszę na mnie nie gniewać się Panie Inżynierze, ale to nie moja wina, że nazywam Pana tak pieszczotliwie, po imieniu; wolnoć innym, niech będzie wolno i mnie) wyprawiał charce na czwórce indianowskiej. Reszta „smoliła" po jezdni próbując swoje maszyny na wszelkie możliwe sposoby.

Na godzinę 10 m. 30, tak, jak wyznaczono imprezę, zebrały się in corpore władze. Pan gen. dr. Sikorski, dzielny propagator i gorliwy zwolennik dwukołowych demonów szybkości, objął przewodnictwo wyścigów na opak.

Wszyscy byli ciekawi wysłuchania regulaminu, który ze względu na prostotę imprezy został odczytany na miejscu. Więc też słuchano go z uwagą:

„...Zawodnicy ruszają na znak startera kolejno jeden za drugim. Każdy zawodnik eskortowany jest podczas jazdy przez komisarza drogowego, który jednocześnie wskazuje szerokość trasy. Czas jazdy liczy się od chwili wjechania na linję startu, trzecim biegiem. Za zgaszenie silnika 100 pkt. karnych. Startować można tylko dwa razy. Za opuszczenie nogi, w czasie jazdy na jezdnię, 10 pkt. karnych, za podpieranie się nogami dłużej niż dwie sekundy 20 pkt. karnych...

Klasyfikacja wyników odbędzie się na zasadzie zsumowania punktów dodatnich i ujemnych. Za najlepszy wynik zawodnik otrzymuje 1-szą nagrodę, następni 2 i 3-cią"...

Komentarze były zbyteczne. Każdy wiedział co ma czynić. Zresztą nie było czasu. Krótki przegląd maszyn przez Komisję techniczną i rozpoczęły się starty.

Pierwszy wyruszył inż. Rychter, ale szczęście nie dopisało mu. Nie stracił jednak na humorze i po odbyciu drugiego startu, startował po raz trzeci, lecz już z lotniska Aero Akademickiego Klubu, i czyniąc nad trasą konkursu, szkolnym Hanriotem głębokie wiraże, lecąc bardzo nisko, zasyłał ręką pozdrowienia z przestworzy. Nic też dziwnego, kto opanował przestworza trudno mu udawać żółwia na lądzie... (przyp. autora).

I szły maszyny za maszyną, najprzeróżniejszych marek i typów. Gorączka opanowała sportsmanów. I łapał punkty karne każdy, kto tylko w Boga wierzył.

A gdy przeszły wszystkie maszyny, to nie brak było zapaleńców proszących o zezwolenie startowania na nowo...

Zakończeniem była jazda poza konkursem, motocyklów z wózkami. Tu na czoło wysunął się, na swej „harluszce", znany wszystkim uczniom Szkoły Kierowców Tuszyńskiego, Drobin. Jechał on b. b. wolno, tak, że nawet złośliwi twierdzili iż w tym samym dniu trasy nie objedzie...

Skończyło się. Z żalem rozjeżdżali się konkursowcy. Zasmakowała im miła zabawa. A teraz zapewne złoszczą się wszyscy na mnie — za moje tak długie rozpisywanie się. Więc proszę— oto co uchwaliła Komisja Sędziowska: i jakie po obliczeniu wypadły wyniki:

Nr. klasyfikacyjny	Nazwisko zawodnika	Marka maszyny	Czas min.	Czas sek.	Pkt. dod.
1	Frankowski	Duglas	9	11	531
2	Rogoziński	B. M. W.	9	08	528
3	Heryng	Raleygh	10	07	507
4	Heryng	B. S. A.	9	00	490
5	Schulc	F. N.	7	40	460
6	Gostyński	B. M. W.	6	11	371
7	Rychter	B. M. W.	5	42	342
8	Lambert	Harl. Dav.	5	38	338
9	Wegenko	Propule C.	5	36	336
10	Wysocki	B. S. A.	6	34	334
11	Chweboróbb	Gnome Rh.	5	09	309
12	Kopczyński	Montgom.	6	08	307
13	Borkowski	New. M. C.	5	14	304
14	Tyczyński	Propule C.	4	48	298
15	Rychter	Indian	4	56	296
16	Dąbrowski	A. J. S.	6	55	295
17	Reichman	B. S. A.	5	34	294
18	Iwański	B. S. A.	6	04	294
19	Niwiński Jan	D. K. W.	7	22	282
20	Lipiński	New. M. C.	4	46	276
21	Nehring	B. S. A.	5	25	245
22	Sigalin	B. S. A.	5	11	241
23	Grossmann	Duglas	3	49	229
24	Docha	Propule C.	8	06	226
25	Niwiński Al.	Harl. Dav.	6	05	225
26	Dutkiewicz	Montgom.	3	28	208
27	Schreiber	D. K. W.	4	04	194

Poza konkursem startowało 3 motocykle z wózkami, najlepsze wyniki osiągnął p. Drobin na motoc. Harley Davidsohn, czas 18 m. 15 sek.

(Startowało ogółem 47 maszyn. Zawodników bez miejsc i o marnych wynikach nie zamieszczam).

Wobec powyższych wyników Komisja Sędziowska przyznać postanowiła następujące nagrody:

1) Pierwszą nagrodę, regulaminową, Redakcji tyg. „Autolot" p. Frankowskiemu (Duglas) — nagroda: teczka skórzana.
2) Drugą nagrodę, regulaminową, Redakcji tyg. „Autolot" p. Rogozińskiemu (B. M. W.) — neseser.
3) Trzecią nagrodę, regulaminową, Redakcji tyg. „Autolot" p. Hryngowi (Raleygh)— roczna pren. tyg. „Autolot".

Pozatem postanowiono przyznać nagrody specjalne:

1) p. Frankowskiemu (Duglas) nagroda Sp. Akc. „Tudor" (akumulator),
2) p. Rogozińskiemu (B. M. W.) nagroda Sp. Akc. Nobel (20 kg. oleju),
3) p. Heryngowi (Raleygh) nagroda Sp. Akc. „Saint-Didier" (reflektorek motocyklowy),
4) p. Heryngowi (B. S. A.) nagroda p. M. Bogusławskiego,
5) p. Schulcowi (F. N.) nagroda f-my Shell (puszka oliwy),
6) p. Gostyńskiemu (B. M. W.) nagroda f-my Shell (puszka oliwy),
7) p. Rychterowi (B. M. W.) nagroda p. M. Bogusławskiego (żetonik św. Krzysztofa)

OD REDAKCJI:

Wszystkich nagrodzonych pp. Zawodników uprzejmie prosimy o łaskawe przybycie, w dniu 11-go b. m., punktualnie o godz. 19-ej, do lokalu redakcji naszej, celem przyjęcia przyznanych im nagród. Również pp. zaklasyfikowanych, prosimy o przybycie w tym samym dniu i o tej samej godzinie, po odbiór żetonów.

Redakcja.

8) p. Lambertowi (Harley Dav.) nagroda f-my „Motor-Stock“—pięć świec „Champion“,
9) p. Wegenko (Propule C.) nagroda f-my Shell — puszka oliwy,
10) p. Wysockiemu (B. S. A.) nagroda f-my „Motor-Stock“—pięć świec „Champion“,
11) p. Chweborobowi (Gnome Rhone) nagrodę f-my „Motor-Sport“ — pięć świec S. E. V.,
12) p. Kopczyńskiemu (Montgomery) nagroda f-my „Motor-Sport“ — trzy świece Boscha.

Oraz firmowe dla poszczególnych maszyn:
1) Nagrodę — Gnome-Rhone, p. Chweborobowi zaofiarowaną przez Sp. Akc. „Saint-Didier“ — zegar motocyklowy.
2) Nagrodę — Harley Davidsohn, p. Lambertowi, zaofiarowaną przez dyrektora f-my „Auto-Service“ p. J. Łepkowskiego—szybkościomierz motocyklowy.
3) Nagrodę — Montgomory, p. Kopczyńskiemu — plakieta z wizer. św. Krzysztofa.

Dla wszystkich zawodników zaklasyfikowanych, a wymienionych powyżej, Redakcja tygodnika „Autolot“ postanowiła przeznaczyć pamiątkowe żetony bronzowe. Również startującemu poza konkursem, na motocyklu z przyczepką, p. Drobinowi, nagrodę w postaci półrocznej prenumeraty tygodnika „Autolot“, oraz żeton bronzowy.

Tadeusz Quido Koziełłkiewicz.

Tam, gdzie Kulisi przenoszą samochody...

Od czasu gdy ostatni syn nieba przekazał swą władzę prezydentowi, kraj mandarynów stał się widownią nieustających, zbrojnych walk generałów. Napróżno łudzono się od czasu do czasu, że z dojściem do władzy jakiejś wybitniejszej osobistości, stosunki w Chinach ustalają się.

Zdawałoby się, że w takim kraju mowy być nawet nie może o żadnym postępie, a cóż dopiero o rozpowszechnieniu tak nowoczesnego środka komunikacji, jak samochód. Tymczasem jednak, sprawy przedstawiają się zupełnie inaczej. Pomimo politycznego haosu, rozwój gospodarczy Chin postępuje wciąż naprzód. Handel wzrasta nawet w latach najzacieklejszych walk wewnętrznych. Gdy jeden port jest odcięty przez wojska do wnętrza kraju, inne prosperują w międzyczasie. Z każdego większego miasta, rozchodzą się drogi, kiepskie wprawdzie w porównaniu z drogami amerykańskiemi i europejskiemi, lecz wystarczające poniekąd dla ciężarówek i samochodów turystycznych. Dzięki temu motoryzacja poczyniła ostatnio w Chinach duże postępy. Najwymowniejszym tego dowodem jest fakt, że amerykańskie koncerny samochodowe, sprzedały w Chinach w ciągu pierwszych sześciu miesięcy roku bieżącego więcej wozów, niż kiedykolwiek dotąd w ciągu całego roku.

Bardzo poważnym czynnikiem rozwoju automobilizmu w Chinach, jest niesłychane zacofanie tego kraju pod względem komunikacji kolejowej. Nowe koleje powstają jedynie w Mandżurji, podczas gdy handel ma swe potrzeby na przestrzeni całego państwa. Potrzeby te zaś są nieraz tak pilne, że tam, gdzie całkowite bezdroża nie pozwalają na przejazd samochodami, rozbiera się je na części, które **kulisi przenoszą do miast położonych w głębi lądu**, gdzie samochody montuje się na nowo. W ten sposób automobil przedostaje się do najbardziej odległych miejscowości, a koła, gaźniki i inne części składowe, wędrujące po bezdrożach chińskich na plecach kulisów, są o wiele skuteczniejszymi rewolucjonistami, niż fanatyczni nacjonaliści z Kuomintangu.



L. B.

Dodatkowe

6 godzin...

Dawniej przeciętny automobilista zmuszony był tracić 5-6 godzin tygodniowo na oczyszczenie i mycie karoserji, oraz 1 godzinę musiał poświęcić na oczyszczenie chłodnicy, latarń przednich i innych błyszczących części, wewnątrz i zewnątrz samochodu. Dzisiaj karoserję, pokrytą warstwą celulozy, można dokładnie umyć w ciągu pół godziny, potem przetarcie ściereczką wszystkich chromo-platynowanych części doprowadzi je do nadzwyczajnego połysku.

Dawniej gaźnik należało co kilka tygodni oczyścić, w przeciwnym razie bowiem kierowca mógł być narażony na zatrzymanie się w drodze z powodu zatkanej dyszy. Dzisiaj gaźnik jest zaopatrzony w doskonały sącznik dla benzyny i samochód można pędzić na przestrzeni 20.000 km. bez zaglądania nawet do niego. Większość samochodów na rok 1930 posiada oczyszczacze powietrza i sączniki dla oleju tak, że częsta zamiana oleju, jak to miało miejsce dawniej, nie jest konieczna.

Takie oszczędzające czas i pracę wykończenie, samochodu, oraz jego wyposażenie, powoduje conajmniej zaoszczędzenie 6 godzin tygodniowo. Zachodzi pytanie, w jaki sposób kierowca samochodu wykorzystuje ten zaoszczędzony czas?

Zdawałoby się, że kierowca, pozbawiony pracy czyszczenia zewnętrznych części samochodu, poświęci zaoszczędzony czas na czyszczenie silnika. *Tak jednak nie jest.* Wystarczy podnieść tylko maskę silnika pierwszego lepszego samochodu, aby się przekonać jak starannie silnik jest czyszczony i jak czysto utrzymywany... Natychmiast rzuca się w oczy zasmarowany i brudny wygląd silnika i jego części, drążków hamulcowych, zmiennika oraz baterji. Wszystko to jest pokryte grubą warstwą brudu, kurzu, smaru i wszelkiego rodzaju śmieci. Pod deskami zaś podłogi pełno również rdzy, pyłu drogowego, piasku, żwiru i martwych owadów. Zewnętrzna strona samochodu jest czysta, ale wewnętrzna... horrendum!

Brud jest szkodliwy nie tylko sam przez się — jest on zaciętym również wrogiem sprawności samochodu. Pomieszczenie na silnik jest zazwyczaj zanieczyszczone. Wielu kierowców nie zdaje sobie sprawy z nagromadzenia się brudu, dopóki silnik nie wykazuje zmęczenia, lub nawet, aż się zupełnie nie zatrzyma. A przecież małe uszkodzenie w silniku daje się czystym łatwiej wykryć i usunąć. Zanieczyszczenie utrudnia nawet doświadczonemu kierowcy wykrycie, jakiegoś uszkodzenia, chociażby dlatego, że gruba warstwa brudu pokrywa grubą powłoką wszelkie części precyzyjne silnika, jak magneto i dynamo, nie omija skrzynki z narzędziami — w rezultacie olbrzymia strata czasu, energji, no i... zabrudzenie ubrania.

Utrzymywanie silnika w czystości, posiada jeszcze tę zaletę, że ciągłe i regularne czyszczenie go, umożliwia odkrycie jakiejś luźno zakręconej zakrętki lub uszkodzenie drobnej części, czy też uszczelki. Usunięcie zaś takiej drobnostki w odpowiednim czasie, napewno pozwoli nam zaoszczędzić grube pieniądze, jakie musielibyśmy wydać na naprawę uszkodzenia, mogącego się z niej wywiązać.

Ciągły postęp w przemyśle samochodowym i karoseryjnym, obdarzył kierowcę *dodatkowemi sześcioma godzinami* tygodniowo, które winny być wykorzystane przez niego, przynajmniej w połowie dla poświęcenia więcej uwagi, samemu silnikowi.



Teatralna linja lotnicza Londyn-Paryż.

Zorganizowano linją lotniczą Londyn-Paryż, specjalnie dla pasażerów, którzyby chcieli wyjechać późnym wieczorem z Londynu, spędzić *noc wesoło w Paryżu* w jednym z jego teatrów lub kabaretów, i być w Londynie z powrotem na śniadaniu. Samolot mieści 20 pasażerów. Koszt przejazdu tam i z powrotem łącznie z kolacją w Paryżu, oraz odwiedzeniem jednego z kabaretów lub teatrów, wynosi około 800 złotych.

Wystawy Samochodowe w r. 1930.

Salon Paryski w r. 1930 otwarty będzie od 2-go do 12-go października, zaś Wystawa Brukselska — od 6-go do 17-go grudnia 1930 r.

Niemiecki Związek Motocyklistów.

Niemiecki Związek Motocyklistów, którego doroczny zjazd odbył się ostatnio w Szczecinie, obejmuje 848 klubów motocyklowych z całych Niemiec, z ogólną liczbą członków 26,000 osób.

Szwedzka Kultura automobilowa.

Niespodziewany w ostatnich czasach wielki przyrost pojazdów mechanicznych w Szwecji oraz w związku z tem, znaczne zwiększenie się ruchu na drogach publicznych, skłonił obywateli szwedzkich do zajęcia się sprawą, uregulowania ruchu, aby w ten sposób zapewnić jak największe bezpieczeństwo zarówno kierowcom pojazdów jak i przechodniom. Specjalnie w tym celu zawiązany komitet otrzymał od władz daleko idące pełnomocnictwa, w celu stworzenia odpowiednich przepisów.

Podwyższyły one poziom wymagań, stawianych kandydatom na kierowców, obostrzyły kary za ich niedbalstwo i ustanowiły ścisły nadzór nad technicznym stanem pojazdów kursujących, oraz częstą kontrolę kierowców. Pozatem szybkość nietylko w miastach ale i na szosach została ograniczona specjalnymi przepisami.

Królewski Automobilklub Szwecji, organizuje szereg pokazów w kinoteatrach, wygłasza prelekcje dla kierowców, wydaje odpowiednie broszury propagandowe, posługuje się codzienną prasą, ustawia sygnały ostrzegawcze i t. d.

Pozatem powstał w Sztokholmie klub, liczący już w obecnej chwili z górą 2000 członków, celem klubu jest walka z niebezpieczeństwem wynikającem z nieostrożnej jazdy samochodowej, oraz poprawianie szos. Na specjalnych minjaturowych modelach, pokazuje się kierowcom jak należy jechać aby uniknąć wypadku, na ulicach miejskich lub na szosach. Pokazy te są bardzo wskazane zwłaszcza dla nowicjuszy, którzy jeszcze z ruchem ulicznym nie są należycie oswojeni, i przez nieświadomość najczęściej, powodują wypadki.

ZAMIARY KAYE DON'A.

Słynny rekordzista angielski, Kaye Don, zamierza z wiosną p. r. przekroczyć szybkość 425 km/godz. na torze w Daytona, bijąc w ten sposób światowy rekord szybkości. W tym celu został skonstruowany dla niego przez Sunbeam Motor Co. specjalny wóz wyścigowy, posiadający dwa 12-cylindrowe silniki i rozwijający moc od 2400 km. do 2600 km.

„Samochód — samolot".

Od dłuższego czasu w pismach codziennych, krążyły wzmianki, o pojazdach mogących służyć jako środek lokomocji, jednoczący w sobie możliwości samochodu i łodzi motorowej, lub samochodu i samolotu. Obecnie posiadamy już zupełnie konkretne wiadomości o znajdującym się obecnie w stadjum budowy samochodzie-samolocie, który jak sama nazwa wskazuje, służy zarówno do lokomocji po drogach lądowych, jak i napowietrznych szlakach. Pojazd ten jako samolot, jest zupełnie podobny do normalnego typu, posiada jednak 4 koła, oraz cokolwiek masywniejszy kadłub. Wykonany zostaje jako jednopłatowiec, przyczem płaty te, umocowane do górnej części kadłuba, są ruchome i dadzą się w razie konieczności użycia pojazdu jako samochodu ,doskonale umieścić po bokach pojazdu i w czasie jazdy nie zawadzają.

Do poruszania śmigi, służy silnik lotniczy o mocy 200 km. Silnik jednak nie służy do poruszania pojazdu jako samochód, gdyż do tego celu zainstalowano specjalny silnik o mocy 15 km.

* * *

Takie projekty świadczą o ciągłem dążeniu naprzód techniki i są bardzo pomyślnym objawem, nie wiemy jednak, czy w praktyce wynalazek ten odda tak wielkie usługi, jak by się można było spodziewać. Samolot bowiem, jak przy wzlocie i lądowaniu zaobserwować możemy, jest też do pewnego stopnia pojazdem, mogącym się po lądzie stałym poruszać. Jeżeli jednak po przymusowem lądowaniu, wzlot samolotu jest niemożliwy, to stało się to prawdopodobnie wskutek uszkodzenia jakiejś istotnej części aparatu. Przypuszczamy, że w 80 proc. takich wypadków, możność poruszania się pojazdu, jako samochód, byłaby conajmniej wątpliwą. Z drugiej znowu strony, obciążanie samolotu dodatkowym silnikiem 15 konnym—oraz innymi mechanizmami koniecznymi do poruszania samochodu, nie wydaje się nam wskazanem. Nie chcemy przez to powiedzieć, aby nowy ten wynalazek nie miał absolutnie żadnych widoków na przyszłość, i że należałoby go zarzucić, ograniczamy się tylko do objektywnej krytyki tej nowości i do stwierdzenia, iż można by ją było zaliczyć do pewnego rodzaju „technicznej perwersji" obliczonej na wzięcie u ekscentrycznych bogaczy. Ściśle bowiem biorąc, samochód ma możność dotarcia prawie wszędzie po drogach lądowych, przez wodę zaś może zostać z łatwością przewieziony, lub przejechać mostem. Do szybkiej zaś komunikacji między oddalonymi od siebie miastami, mamy specjalne linje komunikacji lotniczej. Dla armji, wynalazek ten nie miałby absolutnie żadnej wartości. Zresztą dziś nie można być prorokiem... *J. M.*

Chałasujące motory.

Angielskie Automobilkluby toczą zawziętą walkę z amatorami jazdy *„z fasonem"*, przy otwartym tłumiku, lub pojazdami, których silniki powodują nadmierny chałas, a zwłaszcza z motocyklistami, którzy jak sami wiemy bardzo chętnie i często jeżdżą z otwartym wolnym wydechem lub nawet z odjętym tłumikiem. Między innymi *złożono petycję do rządu*, aby zabronić kursowania po drogach publicznych, pojazdom, które posiadają niedostateczny tłumik względnie sprawiają zbyt wielki chałas.

Monopolizacja przemysłu samochodowego w Hiszpanji.

Hiszpański przemysł samochodowy stoi do tej pory bardzo słabo. Dlatego też rząd zamierza przemysł ten zmonopolizować, aby z jednej strony dać możność silniejszego rozwoju, zwiększając jednocześnie dochody skarbu państwa, z drugiej zaś strony aby zapotrzebowanie armji w samochody, uniezależnić od zagranicy.

Dwa nowe tanie samochody.

Czeska fabryka Tatra wypuszcza na rynek nowy model taniego samochodu. Wóz ten na trzech kołach, jest zaopatrzony w silnik jednocylindrowy o pojemności 750 cm. Napęd następuje na tylne koło. Szybkość do 81 klg. Cena sprzedażna wozu około 16,000 koron czeskich.

Druga czeska fabryka „Aero", znana z fabrykacji silników lotniczych, zdecydowała się wypuścić na rynek samochód dostępny, pod względem ceny, dla mniej zamożnych ludzi. Samochód ten będzie zaopatrzony w jednocylindrowy silnik dwutaktowy o pojemności 500 cm., posiada 3 biegi na przód, oraz bieg wsteczny. Osiąga przy swej wadze, około 400 klg., szybkość do 75 km/g. Karosują go jako dwuosobowy sportowy Speader.

Zapotrzebowanie całego świata w motocykle.

Ilość motocykli na całym świecie wynosi według danych amerykańskiej Izby Handlowej w połowie bieżącego roku 2,250,000, podczas kiedy w roku 1924 wynosiła 1,250,000, 83 proc. tej ilości przypada na Europę.

Nagrody dla ostrożnych kierowców.

„Związek bezpieczeństwa" w Londynie przeznaczył na rok 1930 szereg nagród dla kierowców, którzy w bieżącym roku nie mieli żadnych wypadków samochodowych. Będą rozdawane nagrody pieniężne, specjalne odznaki, oraz odpowiednie dyplomy.

Rozwój przemysłu lotniczego w St. Zjednoczonych.

Izba Handlowa Aeronautyki Stanów Zjednoczonych podaje oficjalnie do wiadomości, że ilość płatowców skonstruowanych w r. b. w Stanach sięga liczby 5.500. Koszt ich budowy wynosił 25 miljonów dolarów.

Budowa płatowców wojskowych spadła o 50% w porównaniu z ubiegłym rokiem.

ZAWODY „GRAND PRIX" TUNISU.

W ubiegłym tygodniu odbyły się w Tunisie zawody o Wielką Nagrodę Tunisu na przestrzeni 320.92 km., w których zwyciężył hr. Brilli-Peri na 2-litrowym Alfa-Remeo. Czas jego wynosił 2 godz. 23 min. 51 sek., co czyni 134,4 km. na godz. przeciętnej szybkości. Drugim z kolei był Lehoux na samochodzie Bugatti, który stanął u mety w 22 sek. później.

NOWY MODEL FORDA. (?)

Na Wallstreet oraz w New-Yorskich kołach automobilowych, powstały pogłoski, że Ford Motor C-o przystępuje do opracowania nowego modelu swych seryjnych wozów. Pogłoski te mają jakoby usprawiedliwienie w ciągłym i to w ostatnich czasach bardzo szybkim rozroście koncernu. Zgodnie z tem przypuszczają, iż należy spodziewać się ukazania na rynku nowego modelu samochodu Forda jeszcze przed końcem bieżącego roku. Oczywiście w związku z tem byłoby konieczne zatrzymanie na pewien przeciąg czasu, fabrykacji, ażeby można było przeprowadzić zmiany odpowiednie.

Jak dowiadujemy się, nowy ten model ma być większy od poprzedniego i wygodniejszy. Podwozie ma być dłuższe o 9 cali, pozatem zaś mają nastąpić dość poważne zmiany i ulepszenia w konstrukcji samego silnika, jakie jednak dotychczas nie wiadomo. W sierpniu r. b. produkcja zakładów Forda wynosiła *40 proc. całkowitej produkcji* amerykańskiej, podczas kiedy w tym samym miesiącu zeszłego roku wynosiła tylko 25 proc. Wzrost produkcji zakładów Forda jest tak duży, dzięki nadspodziewanemu wzrostowi produkcji montowni w Amsterdamie, która w pierwszych ośmiu miesiącach tego roku, wyprodukowała o 37,2 proc. więcej niż w tych samych miesiącach roku zeszłego.

KONCERN AUTOMOBILOWY NA G. ŚLĄSKU.

Na terenie woj. śląskiego powstał t. zw. „związek celowy" gmin śląskich, mający na celu objęcie całkowitego ruchu autobusowego. Kapitał zakładowy tego przedsięwzięcia wynosi miljon złotych. Na razie do związku przystąpiły Katowice, Królewska Huta, Siemianowice, oraz powiaty katowicki i świętochłowicki. Do związku mają później przystąpić wszystkie większe gminy śląskie. Związek zakupił na razie 4 autobusy i uruchomił linję Katowice — Siemianowice. Związek zamierza zakupić stopniowo 18 dalszych autobusów i uruchomić linję na całym G. Śląsku. Prywatne koncesje autobusowe będą powoli zlikwidowane.

Komunikacja pocztowo-lotnicza między Europą a Indo-Chinami.

Pierwsza próba komunikacji pocztowo-lotniczej między Francją a Indochinami udała się nadspodziewanie dobrze. W piątek 11-go listopada wyleciał z Sajgonu samolot należący do towarzystwa Air-Asie i przybył do Bangkoku o godzinie 15-ej. Zabrawszy pocztę francuską, przywiezioną z Europy przez samolot holenderski, płatowiec Air-Asie wyleciał z powrotem o godz. 14-ej i przybył do Sajgonu o godz. 16-ej, ustalając w ten sposób pierwsze połączenie lotnicze między Francją a francuskiemi Indochinami.

Inż. Władysław Siadek.

Mowa samochodu.

Ciekawą jest mowa samochodu, a jednak mało ludzi zwraca na nią uwagę. Przejeżdżające mimo nas samochody, wywołują zazwyczaj zainteresowanie li tylko dla piękna nadwozia bądź też dla nowo sprowadzonej marki.

Gdy jednak będziemy nietylko oczyma oszacowywać wóz, lecz i słuchem, będziemy mogli nieraz wydać bardziej rzeczowy sąd. Niejednokrotnie pięknie błyszczące nadwozie to tylko — „farbowane lisy".

Po pewnym czasie, wprawimy słuch do tego stopnia, że z łatwością z zamkniętemi oczyma nazwiemy przejeżdżający wóz, lub przynajmniej oznaczymy jego grupę: dwucylindrówka, cztero, sześcio, ośmio, nowy wóz amerykański, czy też europejski, wysokiej klasy, rozklekotany Ford starego typu, wóz ciężarowy, czy motocykl.

Po dalszych ćwiczeniach zaczniemy rozróżniać już nietylko wóz sam, ale wiek samochodu, ilość przejechanych kilometrów, niedomaganie silnika, podwozia i nadwozia. Wóz przestanie być dla nas „farbowanym lisem", będziemy znać jego wady i zalety.

Kto nam to wszystko powie?

Wóz sam się zdradzi. Każdy prawie wóz ma swoją indywidualną mowę, wiele mówiącą, należy tylko te rozmaite szmery, stuki, trzaski, wycia, z ogólnego chałasu rozróżnić odpowiednio umiejscowić i tajemnica zdradzona.

Nowy samochód biegnie prawie bez szmeu. Często kroć przy próżnobiegu, chcąc się przekonać czy silnik pracuje, musimy popatrzeć na wskaźnik ciśnienia oliwy. Trwa to jednak do czasu.

Po pewnej ilości kilometrów wóz dotychczas niemy, zaczyna szczebiotać. Jak poprzednio biegnie wspaniale, ciągnie dobrze, nie sprawia nam zawodu. Przemówienie jednak wozu zaczyna nas niepokoić.

Zwróćmy wtedy uwagę na inne wozy tego samego typu. Jeżeli szmery w naszym wozie są identyczne, nie mamy się o co niepokoić. Jest przecież jasnem, że maszyna po pewnym czasie wyrobi wszystkie dokładnie pasowanie części, jak koła zębate i t. d. I to właśnie minimalne zużycie, całkiem naturalne wywołuje te niepokojące szmery. W zamian za to wóz biegnie teraz szybciej i lepiej niż poprzednio, rozruch jest łatwiejszy—próżnobieg możemy nastawić — bez obawy zatrzymania silnika na wolniejsze obroty. Szmery, które słyszymy są całkiem normalne.

* * *

Czytelnik zada zapewne pytanie: Jaki, który i kiedy szmer jest nienormalny?

Na to pytania postaramy się stopniowo odpowiedzieć.

Ogólna odpowiedź będzie następująca: „Z chwilą gdy usłyszymy w naszym wozie tony nowe, nagle powstałe, zaczyna się w samochodzie dziać coś nienormalnego". — Nowo powstałe nienormalne tony różnią się znacznie od normalnych, to też łatwo je wyczuć.

Najłatwiej uchwytne są dla naszego słuchu, różnice tonu wydmuchu od tego też zaczniemy.

Wydmuch. Ton ten, stale dźwięczny w naszem uchu, znamy doskonale co do ilości obrotów, naciśnięcia pedału do gazu, tak przy otwartym jak i zamkniętym tłumiku.

Wsłuchajmy się uważnie: — oto jeden cylinder słabiej pracuje, poznajemy przez lekkie okresowe załamywanie się tonu. Dajemy większy gaz nieregularność znika, występując z powrotem przy wolnych obrotach. Powodem strata kompresji, czy to wskutek nieszczelnego wentyla, czy też pierścienia tłokowego. Silne, okresowe załamanie się tonu, świadczy, że jeden cylinder nie pracuje. Powód uszkodzenia świecy, zerwany kabel. Strzały w wydmuchu oznaczają mieszankę zbyt bogatą, pary benzyny zawarte w rozżarzonych spalinach zapalają się głośnym trzaskiem przy zetknięciu się z powietrzem. Mieszanka zbyt bogata powoduje nieregularny bieg, silnik zwalnia i przyspiesza okresowo, niejako galopuje. Wydmuch ponadto jest najlepszym wskaźnikiem właściwego nastawienia zapału.

Łożysko. Przy zużytym łożysku, czy to wału korbowego, względnie też korbowodu, słyszymy przy każdym obrocie silne uderzenie, przypominające szybką młockę—bądź też strzały kulomiotu.

Przy słabem zużyciu łożyska słyszymy, przy każdym obrocie, jak gdyby pukanie palcem w drzwi. Są np. wszystkie łożyska korbowodów słabo wybite, słyszymy przy wolnych obrotach, jak gdyby przebiegającą w silniku młockę. Ton ten przy zwiększeniu liczby obrotów przechodzi w głuchy szum. Charakterystycznem przy uszkodzeniu łożysk jest: ton przytłumiony głuchy, silne występowanie tonu

Janusz Meissner por. pilot.

Pierwszy krok w komunikacji międzyplanetarnej.

Dzień 30-go września b. r. zapisał się niezatartemi zgłoskami w historji lotnictwa, i jego techniki. Tego dnia Fritz von Oppel, poraz pierwszy dokonał przed zebraną publicznością lotu rakietowego; okrążył część olbrzymiego lotniska Frankfurckiego i przeleciał trzy kilometry z szybkością 150 klm. na godzinę. Od tej chwili zastosowanie napędu rakietowego w lotnictwie przestało być utopją.

Fritz von Oppel nosił się już oddawna z myślą, wyzyskania siły wybuchowej rakiet i zastosowania jej do środków lokomocji. W tym zamiarze zwrócił się do najznakomitszych pyrotechników niemieckich i przedstawił im swój plan, który polegał na ujarzmieniu siły wybuchowej rakiet i uczynieniu jej posłuszną woli człowieka. Inżynier Sanders, który już od wielu lat pracował nad podobnem zagadnieniem, i którego przyrządy rakietowe znane są w całym świecie—stawił się na wezwanie młodego wynalazcy, całą swą wiedzę i zapał—oddając na jego usługi.

Pierwsze próby zastosowania rakiet do samochodów, wagonów i wozów — zawiodły zupełnie. Zawiodły one szczególniej tych, którzy słysząc coś nie coś o nowym wynalazku, zaczęli już snuć najfantastyczniejsze i niemożliwe do zrealizowania plany. A byli przecież ludzie, którzy sądzili, że zapomocą rakiet zostanie odrazu ustalona komunikacja pomiędzy ziemią a Marsem.

Fritz von Oppel i Sanders nie zrażali się tak szybko. Dla nich każde nowe niepowodzenie było tylko wskazówką, z której korzystali, aby pomysł swój ulepszyć i udoskonalić. Wszystko przemawiało za tem, że rakiety dadzą się zastosować w praktyce i to najbardziej zachęcało ich do wytrwania.

Jedna z takich bolesnych i nieudanych prób—odbyła się w Bargvedel. Puszczono wówczas w ruch, a raczej wystrzelono wóz, który dzięki rakietom miał posuwać się z zawrotną szybkością 1000 km. na godzinę. Prawa natury nie dały się jednak pokonać tak łatwo i wóz, wyrzucony gwałtownie z szyn został zupełnie zdruzgotany. Na szczęście nikt nim nie kierował, więc obeszło się bez ofiar.

Od tej chwili von Oppel i Sanders zaczynają pracować ze zdwojoną gorliwością, ale dla uniknięcia szyderstw i kpin, które się na nich sypią — usuwają się zupełnie z widowni, nic nie mówią o swoich dalszych planach i zamiarach—słowem otaczają się zupełną tajemnicą.

Katastrofa w Bargvedel przekonała ich, że środki lokomocji *związane ściśle z ziemią*, poruszane za pośrednictwem koła — osiągnęły już maximum szybkości i, że system rakietowy najlepiej da się zastosować w powietrzu. Niema już mowy o wozie rakietowym, chodzi im o zbudowanie aparatu lotniczego mogącego unieść się w powietrzu i utrzymać w nim jedynie przy pomocy siły wybuchowej rakiet. Próba dokonana z małemi modelami specjalnie w tym celu zbudowanemi — udała się znakomicie. Zbliżała się chwila kiedy Fritz v. Oppel, po dwuletnich prawie badaniach i wysiłkach *poczuł się na siłach stanąć przed publicznością*, która nie zapomniała jeszcze jego niepowodzeń w Bargvedel'cie i która sceptycznie odnosiła się do nowego wynalazku.

Z początku Oppel chciał odbyć decydującą próbę daleko od miasta na łące otoczonej lasami. Zbyt ciasna przestrzeń skłoniła go jednak do zmiany projektu i zdecydowania się na jedno z licznych w Niemczech lotnisk. Wybór jego pada na Frankfurt, gdyż jest to jego rodzinne miasto.

O wschodzie słońca Oppel zjawia się otoczony swymi współpracownikami, aby zmontować osobiście tor startowy z szyn ułożonych na krótkich podkładach. Tor ten długości 18 metrów zakończony jest gumowem okablowaniem.

Na szynach spoczywa wagon startowy: niska rama żelazna zaopatrzona w wielkie ciężkie rakiety, ważące 300 kg. *każda z zapaleniem zegarowego systemu*. Aparat lotniczy umieszczony na tym wagonie ma być wystrzelony w przestrzeń z chwilą dojścia do końca szyn i to z szybkością 100 km. na godzinę. Kierowca, siedzący w aparacie, będzie musiał sam zapalić rakiety nadające dalszy impuls aparatowi.

O godzinie dziewiątej miał nastąpić pierwszy start. Inżynier Sanders kończy montowanie rakiet. Tłum fotografów delegowanych przez wydawnictwa pism perjodycznych i przez towarzystwa filmowe opanowuje podniecenie. Zresztą podniecenie to udziela się wszystkim obecnym, gdyż nie ulega wątpliwości, że być wystrzelonym w powietrze zapomocą materji wybuchowej, *nie jest rzeczą powszednią*. Jedynie Fritz v. Oppel uśmiecha się spokojnie, a zdenerwowanie tłumu dziwi go trochę, a nawet gniewa. Ubrany w swój strój roboczy: granatową marynarkę i białe spodnie, na których zetknięcie się z rakietami pozostawiło liczne ślady, krąży on koło maszyny, spoglądając na nią z zupełną ufnością. Do aparatu ładują 16 rakiet wagi 25 kg. Czas ich spalania się wynosi 28 sekund. Są one umieszczone w krótkim kadłubie maszyny, tuż za siedzeniem kierowcy. Oddziela go od nich jedynie cienka ochronna ścianka z azbestu.

Pierwszy start, wspaniały jako widowisko, *zakończył się bolesnem rozczarowaniem*. Aparat pomknął po szynach żelaznych, pozostawiając po sobie ogień, dym, blask i huk, wystrzelił w powietrze poto, by w odległości 50 metrów opuścić się na ziemię. W tej samej chwili błysnęło w nim coś, pokrywając wszystko białą mgłą i piekielnym swędem. Wszyscy byli przekonani, że człowiek znajdujący się na tym grzmiącym kraterze już nie żyje. Po chwili jednakże wśród białych tumanów ukazała się uśmiechnięta twarz von Oppel'a; *śmiał się i przeklinał jednocześnie rakiety*, które zapaliły się zbyt późno. Elektryczny zapalnik zawiódł tym razem.

Po przymocowaniu nowych rakiet i po sprawdzeniu wszystkich części aparatu, nastąpił drugi start o godz. 11-ej. Niestety i tym razem rakiety zawiodły. Publiczność zniechęcona zaczęła się zwolna rozchodzić.

Po południu rozpoczęto pracę na nowo. Z powodu zrywającego się wiatru, należało przenieść w inne miejsce kolejkę startową. Sprawdzanie rakiet, zapalników i całego urządzenia pochłonęło kilka godzin. O 4-ej 30 wreszcie na zachodnim horyzoncie ukazał się wystrzelony aparat lotniczy. Wszystkie oczy były przykute do niego. Maszyna otoczona ognistym tumanem wznosi się wyżej, coraz wyżej. Na lotnisku *rozlega się wielki krzyk entuzjazmu*, po którym następuje trwożna cisza. Aparat zbliża się do wysokiego mostu kolejowego... Czy przeleci?, Zatacza krótki łuk i sunie wzdłuż mostu, zbliża się do grupy domów... znika poza niemi. Piersiom brak tchu... Oto znów aparat ukazuje się w polu widzenia, słychać trzask zapalających się rakiet... Wreszcie odgłosy te cichną, maszyna obniża swój lot... siada. *Wszyscy biegną tam z bijącem sercem*. Z aparatu wygląda śmiejąca się twarz pilota. *Pierwszy lot na aparacie rakietowym stał się rzeczywistością!*

Fritz v. Oppel przebył przestrzeń trzykilometrową z szybkością 150 kilometrów na godzinę.

Otoczony przez reporterów i rozentuzjazmowany tłum—w następujących słowach odmalował świeżo przeżyte wrażenie.

„Chcecie panowie, abym w dziesięć minut po dokonanym locie odpowiedział wam to, co czułem siadając do aparatu nie posiadającego motoru, a mającego unieść się w powietrze jedynie zapomocą siły wybuchowej. Ja sam zaledwie uwierzyć mogę w to, co się stało, więc

przy próżnobiegu, oraz znikanie tego przy obciążeniu silnika.

Tłok. Wały tłoka, bądź też jego części: osi i pierścieni tłokowych poznajemy po dźwięcznym metalicznym tonie, przypominającym pukanie w szybę ołówkiem.

Najczęściej występuje tutaj ton, tak zwany—klapanie, którym niepotrzebujemy się niepokoić. Przyczyna zasadnicza, wielki luz tłoków aluminjowych, po nagrzaniu się silnika klapanie znika. Ponadto przyczyną może być:
za lekka benzyna, za wysoka kompresja, zbyt wczesne zapalenie. W przeciwieństwie do tonów przy wadach łożysk, ton tutaj występuje przy silnem obciążeniu silnika.

Podobny, lecz znacznie słabszy ton, wydaje zużyta oś tłoka. Gdy klapanie normalne występuje we wszystkich cylindrach, w tym wypadku tylko w jednym cylindrze i jeden raz na obrót.

Obluzowanie się pierścienia tłokowego, poznajemy po tonie przypominającym szmer maszyny do szycia.

Kółko zębate. Ton przypominający szorowanie lub skrobanie, spowodowany jest zużytemi kółkami zębatemi, łańcuchami, oraz łożyskami kólkowemi. Łańcuchy posiadają obecnie urządzenia do naszpanowania, czem usuwamy ich niemiły ton. Zaczynające się przypominać łożyska kólkowe, należy natychmiast wymienić, by nie doprowadzić silnika do ruiny.

Wycie w skrzynce biegów i moście tylnym, powodowane częściowym zużyciem, nie jest niebezpiecznem, tylko nieprzyjemnem.

Z biegiem czasu tony wydawane przez poszczególne elementa zwiększają się, sumują, robiąc jazdę prawie, że niemożliwą, silnik musi być oddany do gruntownego remontu.

Podwozie i nadwozie. Jest stosunkowo dosyć trudno odróżnić dźwięki samego wozu od dźwięków silnika.

Drgającą szybę, maskę silnika, możemy wziąść za tony silnika. Zgrzyty, które przypuszczamy, iż powstają w nienasmarowanych resorach, i które mimo obfitego napuszczenia tłuszczem resorów i przegubów nie ustają, mogą wcale dobrze pochodzić od maski silnika. Wysmarujmy wszystkie trące części tejże, a zgrzyty ustaną.

Śruby należy od czasu do czasu dociągnąć, a unikniemy niemiłych szmerów—złączów karoserji.

Dalszym środkiem niemiłej muzyki są drzwi. Trochę smaru i oliwy, zapuszczanej w zawiasy, zamek, zapobiega temu. Częstokroć źródło dźwięków odkryjemy w braku, wytarciu, bądź też stwierdzeniu, klocków gumowych, mających zapobiegać drganiu drzwi oraz szyb.

Częstokroć słyszymy dźwięk, przypominający jazdę po nakrywie kanału. Zwrócić uwagę na umocowanie kół.

Każdy wóz zamienia się z biegiem czasu w „dryndę", która jadąc ulicą robi wrażenie rupieciarni, przewozu starego nieudatnego do użytku żelaziwa.

W naszej mocy jest jednak odwlec ten moment jak najdalej. Jeżeli rozważymy w naszym wozie jakąś nienormalność, zbadać przyczynę i natychmiast ją usunąć, samemu lub, gdy jest poważniejsza, oddając—wóz w fachowe ręce. Ale częstokroć kilka złotych wydanych w porę zaoszczędzi nam znacznego wydatku.

Piszemy w niniejszym artykule o wyszukiwaniu wad za pomocą słuchu; nie należy się jednak całkowicie zdawać się na słuch i usuwać powody nienormalnych dzwięków, z chwilą gdy te powstaną. Przez staranny dozór maszyny możemy i w powstawaniu tych niepokojących dźwięków zapobiedz. Więc *zmieniajmy często oliwę, czyśćmy filtry, dokręcajmy od czasu do czasu śruby* i t. d.

I pamiętajmy, że słusznem jest zdanie: „Nie ma złych maszyn, jest tylko zła obsługa",

W odpowiedzi Modelistom.

Konkurs Modeli Lotniczych odbędzie się w Warszawie. Zamiejscowi biorą udział osobiście, lub w razie niemożności przybycia, nadsyłają modele do konkursu pocztą. Na podstawie fotografji rozstrzygnięcie niemożliwe.

Odsyłaniem modeli po konkursie, zajmie się Administracja. Udział w konkursie mogą brać wyłącznie prenumeratorzy tygodnika naszego.

Redakcja Kącika Modelarskiego.

też *nie jestem w stanie odmalować szczęścia, które jest moim udziałem.* Zdaje mi się, że macie panowie zbyt wygórowane pojęcie o mojej odwadze. Nie jestem bardziej śmiały niż inni, ale codzienne obcowanie z moją maszyną, dokładna znajomość całego mechanizmu, wszystko to natchnęło mnie pewnością siebie i nie pozwoliło ani na chwilę wątpić w pomyślny rezultat dzisiejszej próby". Dalej Oppel mówi, że siadając do aparatu nie przypuszczał jednak, iż dozna tak silnego wstrząśnienia w chwili wyrzucenia maszyny w powietrze. Hałas zapalających się rakiet ogłuszył go. *Czuł, że aparat drży jakby miał się rozlecieć na kawałki.* Pilot oddychał z trudem. Trwało to zapewne sekundę, ale wydało mu się wiekiem... Nareszcie czuł niewypowiedzianą ulgę. Wyzwolony aparat uniósł s ę w powietrze z nieopisaną szybkością; hałas dochodził do uszu pilota jakby oddalony o setki mil; w dole niknęła ziemia: Leciał! Leciał bez żadnego trudu, bez wysiłku! Nie potrzebował wcale poruszać sterem.. Leciał jak w bajce! Nagle uczuł, że aparat zwalnia, robi się cięższy i siła wybuchu przestaje działać. Musiał powracać na ziemię. Zapomocą zapasowej rakiety przeskoczył grupę drzew stojących na drodze, przykro odczuł nierówności gruntu... usiadł wreszcie.

„Jak ciężko wracać z tych jasnych przestworzy do ziemi" — wzdycha. — Siedząc tak w znieruchomiałym aparacie najchętniej rozpłakałbym się jak dziecko. Sam nie wiem czy z żalu za przestworzem, czy z radości dokonanego lotu, czy ze smutku, że wielka ta chwila jest już poza mną...

Pytacie mnie panowie, jaki był cel moich badań i poszukiwań, a także czy wierzę w przyszłość aparatów rakietowych. *Wierzę bezwzględnie i bez zastrzeżeń!* Tembardziej, że rakiety systemu Sandersa oddają już obecnie nieobliczalne usługi ludzkości. Zapomocą tych rakiet ratować można statki i łodzie ginące wśród burzy morskiej, rzucając im liny ratownicze. Takie same liny używane są w czasach pożarów, gdy chodzi o ratowanie osób pozostałych w płonącym domu. Rzuca się wówczas linę ogniotrwałą, a tak mocną, że utrzymać się na niej może kilkanaście osób.

Nam jednakże chodziło przedewszystkiem o zastosowanie rakiet do aparatów lotniczych, aby umożliwić im startowanie z każdego miejsca, z dachów domu, a nawet z platformy auta ciężarowego. Koncepcja takiej katapulty istniała oddawna, ale trzeba było na nią zużyć b. wiele materjału konstrukcyjnego, podczas gdy rakieta o bardzo małej wadze może najzupełniej zastąpić katapulty".

W dalszym ciągu von Oppel zaznacza, że jeżeli chodzi o stosowanie rakiet w czasie wojny, to choć praca jego nie szła w tym kierunku, jednak nieda się zaprzeczyć, że wynalazek ten znajdzie najszersze zastosowanie w działaniach wojennych. Przedewszystkiem zapomocą rakiet można stworzyć zasłonę ochronną wysokości do 1000 metrów i dowolnej szerokości, mogącą ukryć przed wzrokiem wroga takie miasto jak Berlin, a nawet New-York. Można również bez żadnego trudu zmuszać samoloty nieprzyjacielskie do lądowania.

Von Oppel nie chce o tem mówić obszerniej, gdyż jak zaznacza — *nie dla wojny pracuje, ale dla pokoju.* Śmiem twierdzić jednakże „kończy", że wynalazek nasz zrobi zupełny przewrót w technice lotniczej, gdyż jest on na drodze do usunięcia najsłabszej strony latania, mianowicie zbytniej szybkości przy lądowaniu. Płynne rakiety, nad któremi pracujemy obecnie, będą mogły zmniejszyć szybkość lądowania do pożądanego minimum.

A teraz dodam, że przedewszystkiem zastrzegam się przed fantastycznem komentowaniem naszego wynalazku: nie chodzi nam o komunikację z Marsem; pragniemy przedewszystkiem jaknajlepiej i najszybciej przelecieć kilometr naszej ziemskiej strefy.

Tyle Fritz von Oppel. Nie myśli on o komunikacji z Marsem — jak sam to zaznacza. Ale czyż Bleriot, przelatując La Manche myślał o komunikacji transatlantyckiej? Może. Może i Oppel myśli jednak w skrytości o podróży na Marsa..

60 rytmicznych pełnych fal.

Przeciwnicy komunikacji powietrznej często wysuwają zdanie, że znaczna wysokość, na której kursują samoloty, wpływać może ujemnie na zdrowie podróżnych, skutkiem czego nie jest wskazane, by osoby w podeszłym wieku, chore na serce, sklerozę i t. p. podróżowały samolotami.

Aby stwierdzić, czy zastrzeżenia podobne są słuszne i uzasadnione, zastanówmy się, w jakich warunkach odbywa się podróż samolotem w porównaniu z najpopularniejszym środkiem lokomocji, t. j. koleją.

Wyższość podróży powietrznej nad podróżą odbywaną koleją ująć można w następujące punkty:

1. Zamiast godzin siedmiu do dziesięciu, które musi pochłonąć podróż koleją, samolot drogę tę odbywa w ciągu godzin dwóch do trzech.
2. Podróżnym samolotami nie grozi tłok, panujący w pociągach, gdyż każdy pasażer ma dla siebie wygodny fotel, przyczem obserwować może przez całą drogę interesujący i charakterystyczny krajobraz ziemi z lotu ptaka, co uprzyjemnia podróż.
3. Samolot gwarantuje odbycie podróży bez zmęczenia, dymu, sadzy i kurzu. Samoloty bowiem kursują w czystych przestworzach ponad chmurami i oparami.
4. W przeciwieństwie do dusznej atmosfery, panującej w wagonach kolejowych, zimna lub gorąca, samoloty posiadają zawsze czyste powietrze i temperaturę pokojową, z nastaniem chłodów są należycie ogrzewane.
5. Uprzejma obsługa lotnictwa komunikacyjnego, komfortowo urządzone kajuty samolotów, inteligentni współtowarzysze podróży, bezpłatny dowóz samochodami pasażerów na lotniska i z lotnisk do centrów miast, uzupełniają podróż samolotem, dając pasażerom maximum zadowolenia.

Jak widzimy, samolot o wiele przewyższa kolej pod względem wygody podróży, skutkiem czego w zasadzie jest on wygodniejszym środkiem lokomocji, aniżeli kolej.

Zastanówmy się teraz nad kwestją, czy wysokość, na której kursują samoloty (normalnie 500 do 1000 mtr.), może być rzeczywiście szkodliwą dla zdrowia podróżnego.

Chcąc omówić rzecz jaknajbardziej bezstronnie, oprzemy się z jednej strony na praktyce, t. j. na statystyce dotychczas przewiezionych pasażerów, na szlakach komunikacji powietrznej w Polsce, z drugiej zaś — na opinjach lekarzy.

Przedewszystkiem zatem stwierdzić się musimy, iż z przewiezionych na naszych linjach około 50.000 osób, z których wiele miało ponad 70 lat, a niewątpliwie bardzo wiele było chorych na serce, sklerozę i t. d., żaden z nich nie skarżył się na jakieś dolegliwości. Przeciwnie, z ankiet zbieranych przez polskie Linje Lotnicze „Lot" wynika, że wiele osób w podeszłym wieku, spróbowawszy podróży powietrznej poraz pierwszy, korzysta z niej stale, uważając ją za najdogodniejszą dla siebie i za najmniej męczącą.

Przypatrzmy się teraz, co mówią lekarze o komunikacji powietrznej:

„Skoro wysokościomierz wskazywał 2.500 metrów „i szybowaliśmy spokojnie nad lśniąco białemi „szczytami chmur, wyłaniającemi się z pośród „falistej powierzchni, jakby wzburzonego mleczno-„białego morza, zauważyłem na twarzach towa-„rzyszy podróży ożywienie. Sam odczuwałem ra-„dość życia, oraz zauważyłem u siebie wolniej-„sze, głębsze wdechy czystego, orzeźwiająco „chłodnego, górskiego powietrza.

„Zaciekawiony, jak sprawia się w tych warun-„kach moje serce, które na poziomie ulic War-„szawy wykonywuje zazwyczaj rytmicznie około „80 skurczów na minutę, położyłem palce na „tętnicę sprychowa (art. radialis) i ku memu nie „małemu zdziwieniu naliczyłem na minutę zale-„dwie 60 rytmicznych, pełnych fal.

„Przypuszczając, że tak reaguje tylko moje serce, „pracujące już od lat 58-miu, zbadałem puls to-„warzyszy podróży i u wszystkich osób znalazłem „taką samą liczbę tętna z nieznacznemi odchy-„leniami (60—64 uderzeń na minutę), niezależnie „od wieku i płci".

Znany i poważny lekarz, który opinję powyższą opublikował na łamach wydawnictwa związku lekarzy „Nowiny Lekarskie", po podróży, odbytej umyślnie na wyjątkowo dużej wysokości i wielokrotnie podróżując później samolotem, doszedł ponadto do wniosku, iż nietylko nie może być mowy, aby komunikacja powietrzna mogła ujemnie wpływać na zdrowie, ale przeciwnie — iż może ona mieć nawet znaczenie lecznicze.

Telewizja w zastosowaniu do lotnictwa.

Na jednym z samolotów należących do Lufthanzy dokonano szeregu doświadczeń z dziedziny telewizji. Doświadczenia te polegały na przesłaniu samolotowi, odbywającemu lot — rysunku zapomocą telegrafu bez drutu. W czasie trzech lotów udało się kolejno przesłać tą drogą: mapę meteorologiczną, plan lądowiska oraz szkic zbliżającej się burzy. Odbiór rysunków odbywał się zapomocą aparatu telewizyjnego umieszczonego przy aparacie radjotelegraficznym.

Sport Lotniczy w Niemczech.

W Niemczech przypisują olbrzymie znaczenie rozwojowi Sportu Lotniczego, uzależniając od niego rozwój potęgi państwa. Kapitan Meyer w artykule, umieszczonym w „Dresdener Auseiger" zachęca do propagowania lotnictwa, między klasą robotniczą, twierdząc, że ludzie których nie stać na spacery samolotem— nie zainteresują się nigdy sportem lotniczym. Wobec tego należy obniżyć cenę przelotów propagandowych i urządzać serje wycieczek dostępnych dla najuboższych.

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK— Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE — Chmielnicki, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, 10 groszy za wyraz.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedynczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „A U T O L O T" Sp. z o. o.